

Complete streets - Helhetlig gateplanlegging



Complete Streets (helhetlig gateplanlegging) er et planleggingskonsept som handler om å legge til rette for alle brukergrupper, samt ivareta all bruk som skjer i tilknytning til en gate. Lokal kontekst og stedstilpassede løsninger er viktige stikkord. Dette er et rammeverk som både kan brukes i overordnet planlegging og som utgangspunkt for utforming av konkrete gateprosjekter. Formålet er å bidra til at flere går, sykler og reiser kollektivt, og gjennom dette redusere ulykker, lokal luftforurensing og klimagassutslipp, samt gi bedre folkehelse. Complete Streets er tatt i bruk i en rekke byer i Nord-Amerika. Flere av elementene i konseptet er gjenkjennbare og er også i bruk i gateplanlegging i Norden, for eksempel Miljøgater, Shared space/sambruksareal og TRAST-prosjekter (TRafik fôr en Attraktiv STad).

1 Problem og formål

Det er et overordnet mål at flere skal gå, sykle og reise kollektivt i byene (NTP 2019 - 2028). Byene skal også bli mer attraktive og invitere til økt byliv. Dette krever endringer i hvordan vi planlegger veger og gater i byene. Vi skal planlegge for mange ulike trafikantgrupper med svært ulike behov, samtidig som vi skal sikre at veg- og gateprosjekter bidrar til god byutvikling. Det er utfordrende å håndtere så sammensatte og komplekse faktorer i et prosjekt. Complete Streets er et planleggingskonsept med mål om å klare nettopp dette.

- Trafikksikkerhet: Redusere risiko for ulykker
- Helse: Redusere inaktivitet og helseutfordringer

- Miljø: Redusere luftforurensning, støy og klimagassutslipp
- Rettferdighet: Gi tilgang til transport uavhengig av helse, økonomi og alder
- Mobilitet: Legge til rette for mobilitet for alle.

2 Beskrivelse av tiltaket

2.1 Konsept og felles ramme for gateplanlegging

Complete Streets er en tilnærming til gateplanlegging som har blitt tatt i bruk i byer over hele Nord Amerika. Begrepet ble først tatt i bruk i 2003 med formål å samle prinsipper og tiltak i en felles ramme og utvikle et felles språk som utgangspunkt for planlegging av gater med vekt på sykkel, gåing, fartsreducerende tiltak og stedstilpasning (Delbosc m. fl. 2018). Complete Streets handler om mer enn planlegging av *en* gate, og er også en tilnærming som kan legges til grunn for visjoner og mål for byens samlede transportsystem. Det handler om å utvikle et helhetlig transportnettverk som samlet sett tilbyr de reisende et mangfold av reisealternativer, uavhengig av alder, ferdigheter og ressurstilgang. Et annet sentralt element i konseptet er at gateplanlegging er mer enn å planlegge for transport. Gater er steder og arenaer for sosial interaksjon og økonomisk aktivitet. Hvordan vi tar i bruk gatearealet har derfor stor betydning for byenes sosiale og økonomiske utvikling.

Brukerne av transportsystemet står sentralt. Planleggingen skal ta hensyn til behov for folk i alle aldre med alle ferdigheter/evner. Transportsystemet skal ikke være ekskluderende, men inkluderende.

Tilgjengelighet, og å legge til rette for økt tilgang med alle transportmidler er et annet viktig stikkord. Dette handler både om å gi valgmuligheter, men også om et mer rettferdig transportsystem. De som ikke har mulighet for å kjøre bil, skal ha like god tilgang til de samme tjenestene og mulighetene.

Lokal kontekst er viktig og et sentralt utgangspunkt for gateutformingen. Dette gjør at det ikke vil være *en* fasitløsning, men at selv om Complete Streets legges til grunn vil utformingen være forskjellig i alle prosjekter.

Læring gjennom før- og etterundersøkelser er også en del av Complete Streets. Dette bør gjøres gjennom både å ha fokus på resultat og effekt av tiltak. Resultatet er de nøkkelelementer som bygges og som man forventer har positiv effekt som antall meter sykkelfelt, antall trær, gatemøblering og lignende. Effekten er knyttet til virkninger/endringer fra dagens situasjon som endringer i reisemiddelfordeling, antall syklistene og gående, endringer i fartsnivå og reisetider.

Figuren 1 viser den tradisjonelle gateplanleggingen til venstre der man tar utgangspunkt i antall meter vegareal og planlegger fra senterlinje og ut, mens figuren til høyre viser Complete Streets tilnærming der man også inkluderer bygningene og alt areal og alle aktiviteter som skjer fra bygningene og inn mot senterlinjen. Dette er et av hovedgrepene i Complete Streets konseptet.

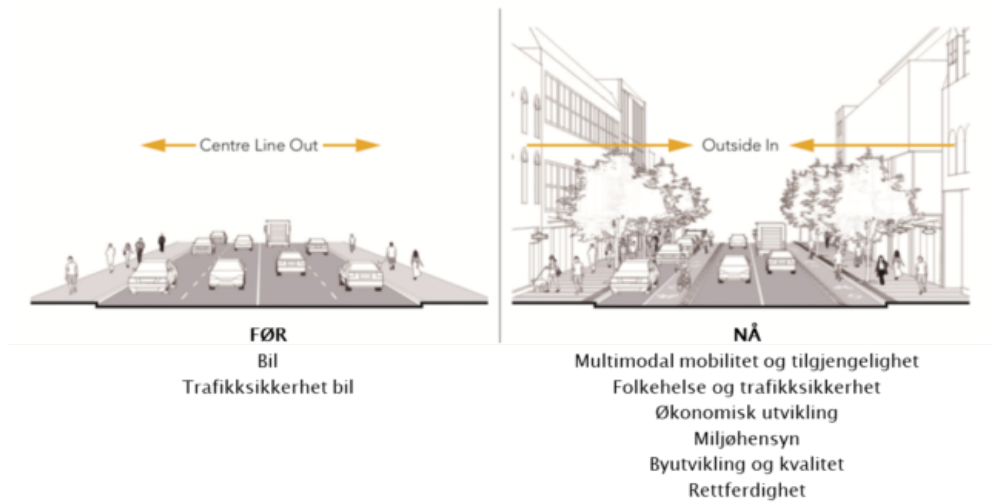
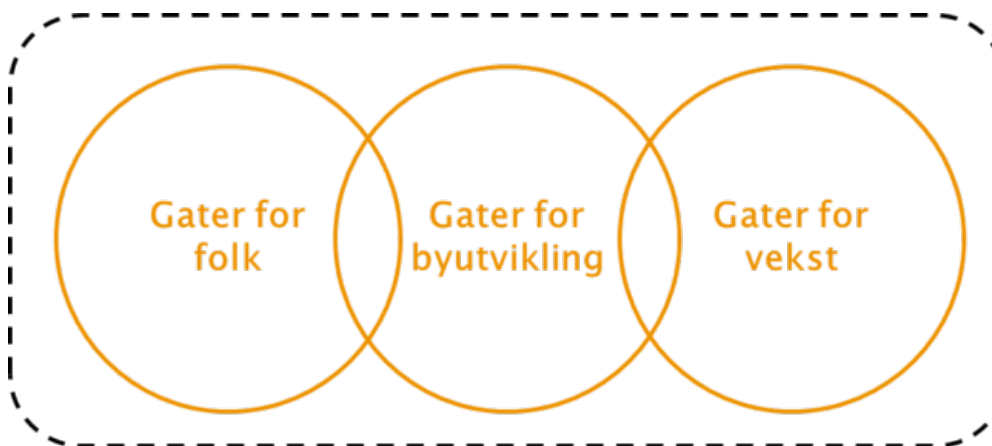


Foto: Shutterstock.com

Figur 1: Endringer i mål for gateutforming. Kilde: City of Toronto 2017.

Complete Streets handler om mer enn utformingen av en spesifikk gate. Toronto sin veileder for Complete Streets deler konseptet inn i gater for folk, byutvikling og vekst (City of Toronto 2017), se figur 2.



Streets Toronto. Kilde: City of Toronto 2017.

Figur 2: Målene for Complete

Gater for folk

- **Økt trygghet og tilgjengelighet:** Gatene bør være tilgjengelige for folk i alle aldre, kjønn og ferdigheter. Det er spesielt viktig å tilrettelegge for de som er mest sårbare, det vil si barn, eldre og folk med funksjonshemninger.
- **Gi folk reisevalg og sammenhengende nettverk:** Det bør være et sammenhengende gatenettverk for et bredt spekter av reisemuligheter. Folk bør kunne velge hvordan de ønsker å reise, om det er til fots, med sykkel, kollektivtransport eller bil.
- **Støtte opp om aktiv transport:** Gatene bør fremme aktiv transport og god helse gjennom å invitere til gåing og sykling og fysisk aktivitet.

Gater for byutvikling

- **Respekttere stedlig kontekst:** Gaten bør respondere til den lokale konteksten,

eksisterende og fremtidig arealbruk og forholdet til tilstøtende bygninger. Man kan ikke bruke en tilnærming om at one-size-fits-all.

- *Skape levede og attraktive offentlige rom:* Gater bør tilstrebes å være levende og attraktive offentlige rom hvor folk kan tilbringe tid og delta i forskjellige aktiviteter. Gatene setter en ramme rundt folks daglige aktivitet. De bør være attraktive, inviterende, oppmuntre til investeringer og gi stolthet.
- *Bærekraftig utvikling:* Gatene bør bidra til bærekraftig utvikling ved å tilføre grønne elementer, håndtere ekstremvær, redusere energiforbruk og klimagassutslipp.

Gater for vekst

- *Bidra til økonomisk vitalitet:* Gatene bør støtte opp om dette ved å legge til rette for bevegelse av både folk og varer på en effektiv måte. Kvaliteten på gaten påvirkes av og reflekterer kvaliteten og vitaliteten til den økonomiske aktiviteten langs med gaten. Gatene bør tilby et spekter av transportmuligheter for å gi tilgang til ansatte, beboere, turister så vel som forflytting av varer.
- *Forbedre sosial rettferdighet:* Gatene bør utformes for å redusere barrierer og legge til rette for folk uavhengig av inntektsnivå, alder, ferdigheter og kjønn. Gatene bør være inkluderende og gi like muligheter.
- *Fleksibelt og kostnadseffektivt:* Gatene bør kunne endres avhengig av byens behov og prioriteringer over tid. Både sosiale, økonomiske og miljømessige fordeler og kostnader bør vurderes, samt bygging, drift og vedlikehold. Gatene bør etableres med bakgrunn i hele livsløpet. I tillegg må man ta hensyn til årstider og klimaendringer.

2.2 Implementering gjennom ulike nivå og trinn

Complete Streets er en tilnærming til bytransport og gateplanlegging som bør implementeres på flere nivå og gjennom flere trinn.

The National Complete Streets Coalition (2018) vurderer ti ulike elementer når de evaluerer ulike byers Complete Streets tilnærminger:

1. *Visjon:* Etablere en visjon for hvordan og hvorfor man ønsker Complete Streets. Spesifisere behovet for å skape helhetlige og tilkoblede nettverk for minst fire transportmidler der sykling og gåing inngår
2. *Mangfold av brukere:* Gir rettferdige fordeler for alle brukergrupper, spesielt de mest sårbare
3. *Forpliktelser til alle prosjekter i alle faser:* Gjelder både nye prosjekter, ombygginger, drift og vedlikehold
4. *Klare forventninger:* Alle unntak/fravik gjøres tydelige, og etter en klar angitt prosedyre som krever godkjenning på høyt nivå
5. *Regelverk:* Krever integrering av regelverk mellom ulike etater
6. *Utforming:* Tar i bruk de nyeste og beste utformingskriteriene og retningslinjene og setter en tidsramme for gjennomføring
7. *Arealbruk og kontekstsensitivitet:* Vurderer nåværende og forventet arealbruk og transportbehov
8. *Indikatorer for måloppnåelse:* Opprette indikatorer som er spesifikke, rettferdige og tilgjengelig for allmennheten

9. *Kriterier for valg av prosjekter:* Angir spesifikke kriterier for å prioritere finansiering av prosjekter
10. *Implementeringsplan:* Inkluderer spesifisering av tiltak for gjennomføring.

Som det kommer frem av disse evalueringskriteriene er Complete Streets en tilnærming til planlegging som må implementeres på alle nivåer fra overordnede styringsdokumenter, regelverk og finansieringsprogrammer til detaljprosjektering. Det er ikke nok å bygge sykkeltiltak og fortau på alle gater, men det handler om å vurdere *behovene* til et bredt spekter av transportmidler og hvordan disse kan øke den totale tilgjengeligheten til innbyggerne gjennom et integrert transportnettverk.

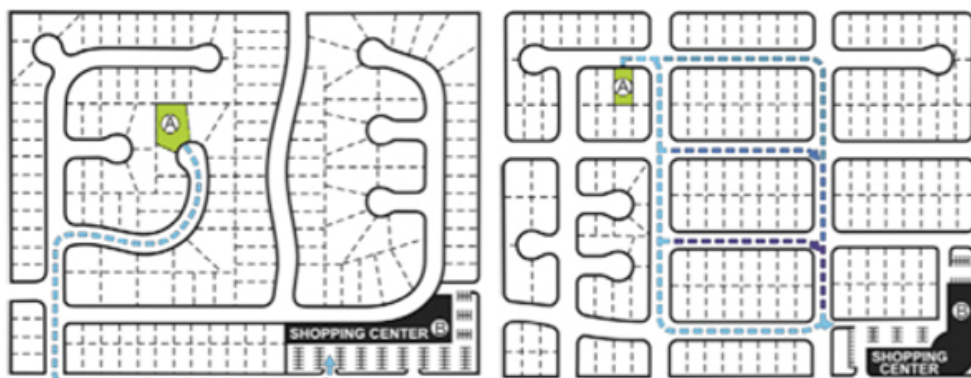
Laplane m. fl (2008) peker på at dersom Complete Streets skal gi en effektiv tilnærming må konseptet implementeres gjennom fire trinn:

1. Endre etatenes policy og prosesser for å ivareta alle trafikantgrupper
2. Endre eller utvikle utformingsveiledere
3. Opplæring og utvikle forståelse for hvordan man ivaretar alle trafikantgrupper
4. Samle data om alle brukergrupper og reisemåter.

2.3 Nettverksplanlegging er sentralt

Complete Streets handler som sagt om å sikre god og trygg tilgjengelighet for alle brukere. Om man går, sykler, reiser kollektivt eller kjører bil skal man ha samme tilgang til de samme tjenestene og mulighetene. Samtidig kan ikke alle gater prioritere alle transportformer. Det er hverken plass eller hensiktsmessig. Det er byens samlede nettverk av gater med ulik prioritering som sammen skal tilby et helhetlig, integrert og tilgjengelig transporttilbud. Ulike transportformer bør prioriteres i forskjellige korridorer for å sikre god tilgjengelighet og en hensiktsmessig rolledeling mellom transportformene.

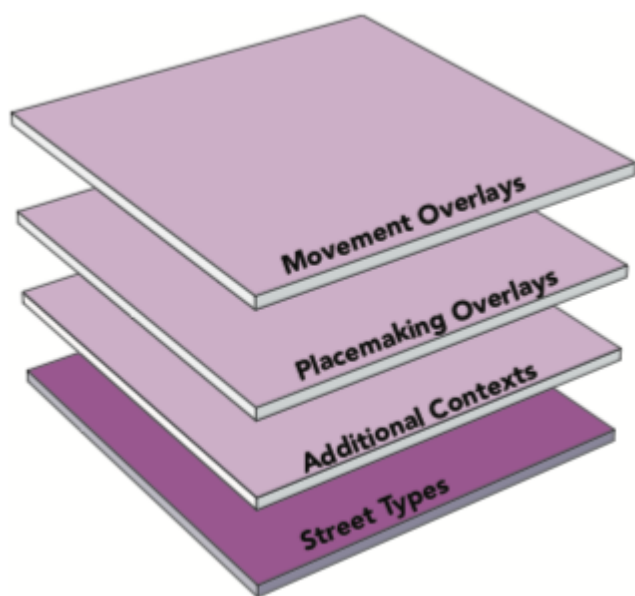
Nettverksplanlegging er derfor sentralt i Complete Streets konseptet. Complete Networks handler både om et gatenettverk som tilbyr flere rutevalg og snarveger, og en tydelig rolledeling mellom gatene der ulike transportformer prioriteres. Til sammen vil da byens gatenettverk tilby god og trygg tilgjengelighet for alle brukere gjennom sammenhengende og integrerte nettverk.



Figur 3: Tradisjonelt gatenettverk (til venstre) skaper lengre avstander og færre valg, mens Complete Streets (til høyre) har flere valgmuligheter. Kilde:

<https://www.smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/cs/factsheets/cs-networks.pdf>

En viktig del av nettverksplanleggingen er å vurdere hvilke transportformer som skal prioriteres hvor. Ved å legge kart over nettverk for gående, syklende, kollektivtransport, personbil og næringstransport oppå hverandre kan man se hvor og hvordan de overlapper, og om dette er i tråd med en hensiktsmessig rolledeling mellom transportformene, se figur 4. Dette bør også sees i sammenheng med den stedlige konteksten i form av blant annet eksisterende og fremtidig arealbruk og grønnstruktur. Dette kan også være et grunnlag for å identifisere gatetype som et utgangspunkt for videre utforming.



Figur 4: Lag på lag med data som grunnlag for å forstå

stedlig kontekst

2.4 Gatetyper

En gate er ikke bare en gate. Et travelt bymiljø, et rolig boligområde, et eksternt handelsområde eller industriområde skaper ulike rammer for gateplanlegging. Gatene har mange ulike roller og funksjoner basert på både den lokale konteksten og hvordan de er integrert i det overordnede transportsystemet.



Figur 5: Ulike faktorene for å

forstå og identifisere gatetyper. Kilde: City of Toronto 2017.

God gateplanlegging starter med å forstå gatens kontekst, både knyttet til stedsidentitet og bevegelse (se figur 5). Dette kan så brukes som grunnlag for å identifisere gatetype. I Toronto sin veileder for Complete Streets er det definert 16 ulike gatetyper. Gatetypene gir ingen fasit for gateutforming, men et utgangspunkt for å fastsette mål og

utformingsprinsipper for gateutformingen. Figur 6 viser noen eksempler på gatetypene i Toronto sin veileder (City of Toronto 2017). Veiledere for andre byer har andre gatetyper tilpasset sin kontekst.



Downtown & Centres Main Street



Downtown and Centres Residential Street



Avenue & Neighbourhood Main Street



Neighbourhood Residential Street



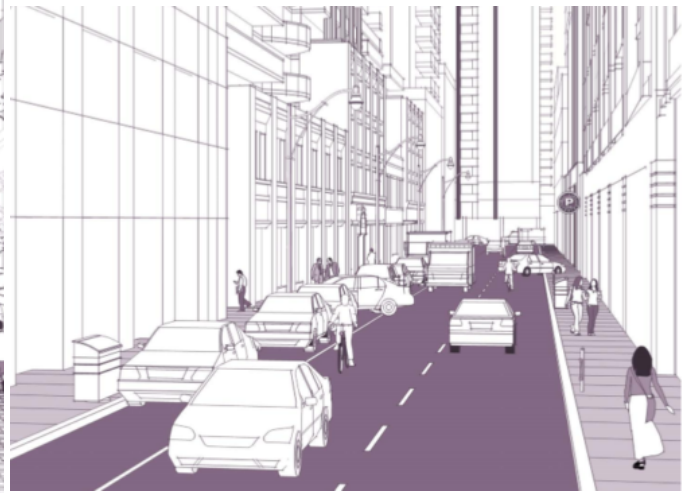
Mixed Use Connector Street



Residential Connector Street



Shared Street



Mixed Use Access Street

Figur 6: Eksempler på gatetyper i Torontos veileder for Complete Streets. Kilde: City of Toronto 2017.

3 Supplerende tiltak

Complete Streets handler om helhetlig gateplanlegging der flere ulike mål og tiltak sees i sammenheng. Relevante tiltak finnes i flere tiltaksgrupper i ttk.test.dittweb.no:

- [Tilrettelegging for kollektivtransport.](#)
- [Tilrettelegging for sykling.](#)
- [Tilrettelegging for gåing.](#)
- [Styring bilbruk.](#)
- [Regulere trafikk.](#)
- [Infrastruktur.](#)
- [Naturbasert håndtering overvann.](#)
- [Attraktive omgivelser.](#)

4 Hvor er tiltaket egnet

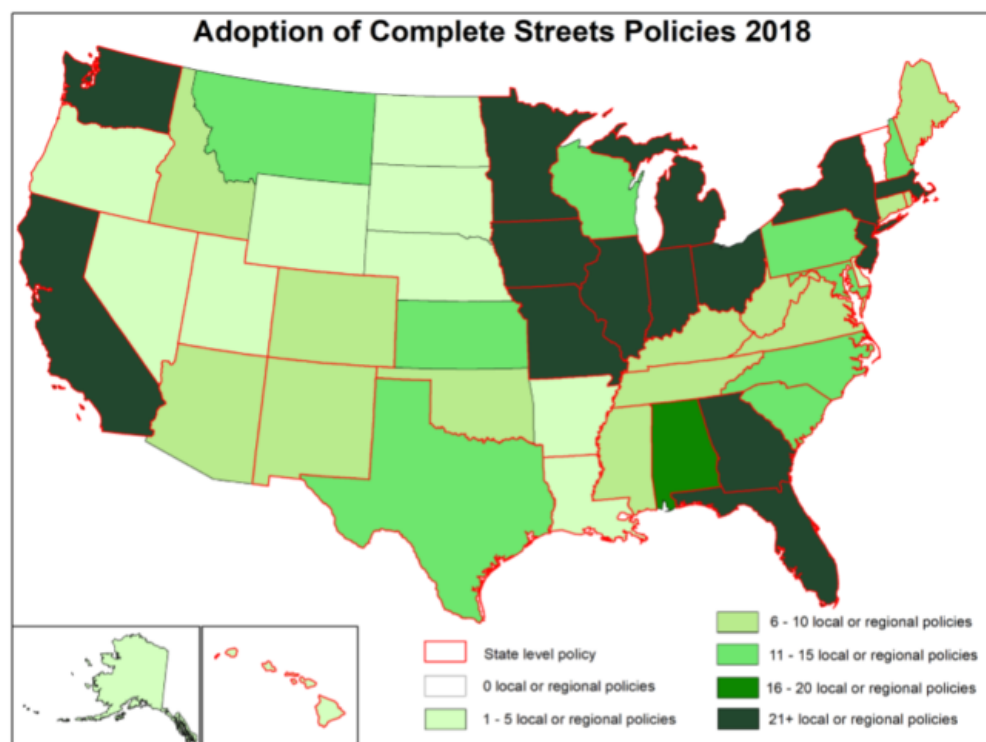
Complete Streets kan brukes både i store og mindre byer og tettsteder. Konseptet kan brukes både i overordnet planlegging (kommuneplaner, KVUer, nett- og gatebruksplaner m.m.) og i konkrete gateprosjekter. Videre kan det legges til grunn både i større gateprosjekter og ved gjennomføring av mindre tiltak.

5 Bruk av tiltaket - Eksempler

I USA og Canada finnes det over 1 600 eksempler på bruk av Complete Streets, i alt i fra overordnede planer til konkrete gateprosjekter.

- Oversikt over bruk av konseptet i Canada:
<https://www.completestreetsforcanada.ca/locations/>
- Oversikt over bruk av konseptet i USA:
<https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/publication/s/policy-development/policy-atlas/>

I USA der konseptet er utbredt har til nå over 1 500 Complete Streets policyer blitt vedtatt, på lokalt, regionalt og statsnivå (Se Figur 7). Dette omfatter alt fra utformingsveiledere, overordnede planer, resolusjoner, regelverk og kommunal policy.



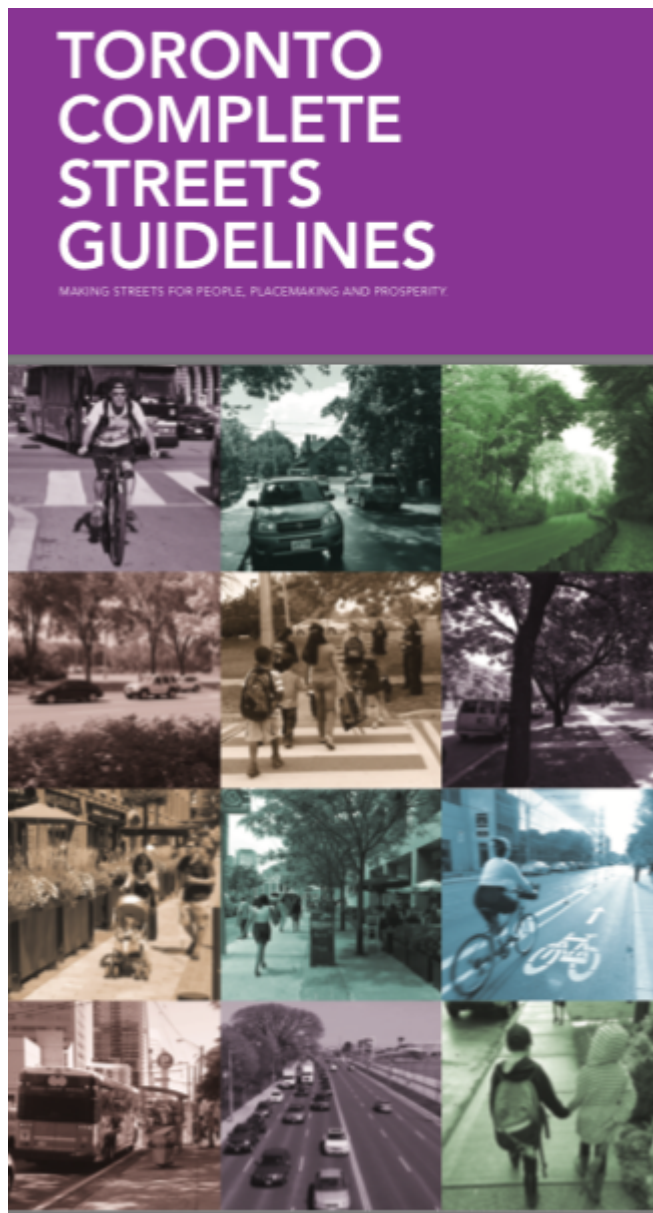
Figur 7: Complete Streets

policyer vedtatt i USA per 2018. Kilde: Smart Growth America 2018.

I Canada har over 100 byer tatt i bruk Complete Streets konseptet i alt fra transportplaner og andre overordnede planer, veiledere og standarder og konkrete prosjekter (Complete Streets for Canada 2020).

Ettersom Complete Streets både kan brukes i overordnet planlegging og i konkrete gateprosjekter vil bruken av konseptet finnes på ulike nivåer. I Toronto er det derfor både utarbeidet en veileder for Complete Streets og er gjennomført flere konkrete prosjekter, blant annet Bloor Street og King Street.

Veileder for Complete Streets, Toronto, Canada



The City of Toronto har utarbeidet en egen veileder for Complete Streets (2017). Det har vært en omfattende medvirkningsprosess som både inkluderte en rekke andre enheter i kommunen, ulike interesseorganisasjoner (over 80 ulike organisasjoner) og konsulenter.

Veilederen reflekterer, forsterker og bygger videre på visjonen for gater i kommunen sin overordnede plan.

Veilederen skal brukes i alle gateprosjekter i Toronto, og skal være et arbeidsverktøy/veileder for å komme frem til rett løsning i ulike prosjekter. Dette omfatter planer på ulike nivåer:

- *Overordnede planer:* Arealplaner, områdeplaner, transportplaner, korridoranalyser
- *Store gate/vegprosjekter:* Nye byggeprosjekter, ombygging eller revitalisering av gater, miljøvurderinger av nye og eksisterende gater, vegprosjekter
- *Mellomstore og småskala prosjekter:* Nye fortau eller forbindelser for gående, sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak, gateforbedringer (trær, gatemøblering, gatekunst, vegfinning, forskjønning), skilt og signalregulering

Figur 8 er hentet fra Toronto sin veileder for Complete Streets. og viser de ulike nivåene for

implementering av Complete Streets. Forankring i overordnet plan, i dette tilfelle tilsvarende kommuneplan, er sentralt. Neste nivå er så retningslinjer for utforming, som så må følges opp av konkrete detaljerte krav til utforming.



Figur 8: Basert på figur over Toronto Complete Streets kontekst. Kilde: City of Toronto 2017.

Bloor Street

Bloor Street var en viktig forbindelse øst-vest for både bilister og syklister med ca. 24 000 kjøretøy og 3 300 syklister hver dag. Dette var en firefeltsveg, med to kjørefelt i hver retning. Utenom rushperiodene ble det ene høyrefeltet også brukt til parkering. I 2016 ble det etablert et pilotprosjekt på 2,6 km av Bloor Street. Det er kun gjennomført tiltak fra kantstein til kantstein. En forutsetning for pilotprosjektet var at det ikke skulle gjøres omfattende tiltak, men kun brukes midlertidige materialer som vegoppmerking og pullerter. Et kjørefelt i hver retning er fjernet, se figur 9, og det er etablert sykkelfelt med buffersone i hver retning. I tillegg er det etablert permanent gateparkering på en side av vegen. Det er også markert vareleveringssoner.



Figur 9: Gateprofil Bloor street

pilot. Kilde: City of Toronto 2017.

Som en del av pilotprosjekt er det gjennomført omfattende før- og etterundersøkelser som tar for seg en rekke ulike indikatorer:

- **Syklister:** 50 % økning i antall syklister. Tellingene viser at Bloor Street nå er strekningen med de nest høyeste sykkelvolumene i Toronto. I en undersøkelse svarte 78 % at de syklet oftere som følge av de nye sykkelfeltene.
- **Trafikksikkerhet:** Risiko redusert for alle trafikantgrupper. Antall konflikter redusert med 44 %. Alle trafikantgrupper opplever økt trygghet etter at piloten ble etablert
- **Biltrafikk:** Økning i reisetid med bil.
- **Økonomisk aktivitet:** Omsetningen innenfor pilotprosjektområdet har fulgt den generelle økonomiske veksten.
- **Offentlig aksept:** En omfattende spørreundersøkelse viser at et flertall av de som sykler, går og bor i nærheten støtter tiltaket. Mens lokale næringsaktører er mer kritiske med ca. 44 % støtte.

King street

King Street er en sentral gate i sentrum av Toronto. Dette var en trafikkert gate med 6 kjørefelt, tre i hver retning, med ca. 20 000 kjøretøy per dag. I tillegg går det trikk i gaten og folk sykler og går. King Street er en svært viktig kollektivakse, med over 65 000 reisende hver dag. En av hovedutfordringene var forsinkelser for trikken, noe som resulterte i dårlig regularitet og lang reisetid for de kollektivreisende.

Det ble besluttet å gjennomføre et pilotprosjekt på en delstrekning av King Street på ca. 6 km med hovedformål å gi kollektivtransporten økt pålitelighet, kapasitet og effektivitet. Pilotprosjektet ble åpnet november 2017.



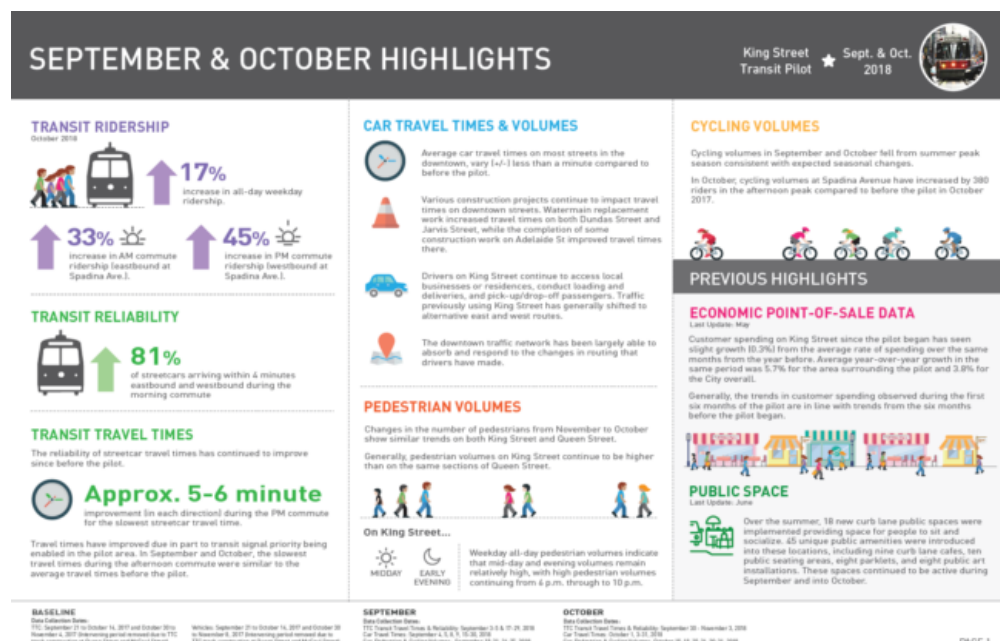
Figur 10: Prinsippskisse over

løsning som er valgt i King Street. Kilde: City of Toronto 2017.

Deler av et kjørefelt i hver retning har blitt transformert til 19 små offentlige rom, se figur 10. Bruken av disse rommene varierer fra å tilby fotgjengere ekstra plass i perioder med mange gående, til at kafeer og restauranter kan utvide sin uteservering. I tillegg er det også etablert sykkelparkering og trikkeholdeplasser. Tidligere måtte kollektivreisende krysse et kjørefelt for å gå på trikken. Dette slipper de nå. Ettersom dette er et pilotprosjekt er det kun brukt midlertidige materialer som maling, blomsterkasser, Jerseyblokker, ramper, sykkelparkering, samt flyttbare gatemøbler.

Det har vært et stort fokus på før- og etterundersøkelser i pilotprosjektet. Det publiseres kontinuerlig nye oppdateringer på følgende tema:

- **Kollektivtransport:** Antall reisende har økt med totalt 17 %, og betydelig mer i rushperiodene, reisetider har blitt redusert med 5-6 minutter i rushperioden, samt økt pålitelighet
- **Biltrafikk:** Gjennomsnittlige reisetider er +/- ett minutt av hva de var før pilotprosjektet ble gjennomført
- **Gående:** Økning i antall gående
- **Syklende:** Økning i antall syklende
- **Økonomisk aktivitet:** Lite endringer i lokale butikkers salg.



Figur 11: Før- og

6 Miljø- og klimavirkninger

Complete Streets er et konsept for å legge til rette for økt gåing, sykling og kollektivtransport og gjøre dette til attraktive reisevalg. I tillegg skal gatens funksjon som sted utvikles ved å tilføre elementer som reduserer barrierevirkninger og gjør gaten mer attraktiv. Grønne elementer er viktig, både for å bidra til attraktive gater, håndtering av overvann og bedre luftkvalitet.

7 Andre virkninger

Sentrale elementer i et Complete Streets konsept er i tillegg til miljø- og klimahensyn også:

- et mer rettferdig transportsystem for alle uavhengig av alder, ferdigheter og økonomi
- et mer trafiksikkert transportsystem der det skal være trygt å gå, sykle, reise kollektivt og kjøre bil
- et mer aktivt transportsystem der det er attraktivt å gå og sykle
- et mer stedstilpasset transportsystem der gatene bidrar til gode steder å bo, oppholde seg og bevege seg.

8 Kostnader

Bruk av Complete Streets-prinsipper i enkeltprosjekter vil ofte kreve mindre kostnader enn å bygge ut ny vegkapasitet. Det handler i stor grad om å omstrukturere eksisterende vegareal der en gates samlede personkapasitet økes ved å omfordele areal fra bil til gående, syklende eller kollektivtransport.

Flere av prosjektene som er gjennomført i Toronto startet som pilotprosjekter med bruk av kun midlertidige materialer som vegoppmerking og pullerter med lave kostnader (for eksempel Richmond-Adeleide i tabell 1). Andre prosjekter omfatter total ombygging av gaten og høye kostnader (for eksempel Queens Quay i tabell 1).

Tabell 1 viser en oversikt over prosjekter i og rundt Toronto, med kostnader. Kostnadene varierer mye mellom omfattende ombygginger til prosjekter der det er større grad er lagt vekt på å gjennomføre tiltak innenfor eksisterende gateareal med enkle tiltak.

Tabell 1: Oversikt over kostnader for Complete Streets prosjekter i og rundt Toronto. Kilde: Smith m. fl. 2016.

Sted	Gatetype	Gatebredde	Lengde	Kostnad (canadiske dollar)
Cannon Street, City of Hamilton	Major Arterial	19,2 m	3.4 km	710 mill
Highway 7 E, Markham/Richmond Hill	Major Arterial	50 m	6 km	308 mill
Brealey Drive, City of Peterboroug	Major Arterial	24 – 36 m	1.3 km	5.4 mill

Richmond-Adelaide, City of Toronto	Major Arterial	20 m	3,3 km	780 000
Shellard Lane, City of Brantford	Minor Arterial	26,5 – 36 m	2 km	7.8 mill
College Avenue W, City of Guelph	Minor Arterial	25 m	800 m	11 200
Queens Quay, City of Toronto	Minor Arterial	28 – 34 m	1,7 km	128.9 mill
King Street, City of Kitchener	Collector	18 m	1 km	14 mill
Davenport Road, City of Waterloo	Collector	24,5 m	2 km	2,9 mill

9 Formelt ansvar

Ansaret for gjennomføring av Complete Streets-prinsipper i enkeltprosjekter vil ligge hos den enkelte vegeier. Det er fullt mulig å ta i bruk disse prinsippene innenfor dagens regelverk og hjemler.

Bruk av Complete Streets i overordnet planlegging som nett- og gatebruksplanlegging, regionale og kommunale temaplaner og strategier, veiledere og lignende bør skje i et samarbeid mellom de enkelte vegeierne og kollektivselskap for å sikre helhetlig planlegging av byens samlede transportsystem.

10 Utfordringer og muligheter

Det ligger store muligheter i en mer helhetlig gateplanlegging, utfordringene ligger trolig mest i å få gjennomført slike konsepter i praksis. I denne sammenheng er det helt avgjørende med tydelige prioriteringer, og å holde fast ved disse gjennom hele prosessen. Dette gjelder både av hva som er viktigst å prioritere i den aktuelle gaten og av gatens rolle i det overordnede transportnettverket. I en norsk kontekst blir dette enda viktigere. Nordamerikanske byer har gatebredder som gir helt andre spillerom for å omprioritere gateareal enn norske gater. Dette gjør også at nettverksplanlegging blir enda viktigere i en norsk kontekst.

Complete Streets er et Nordamerikansk planleggingskonsept, men prinsippene er tatt i bruk også i nordiske land. I Stockholm jobbet man allerede på 1990-tallet med «*Gatuvisioner*» for en grønn og levende by der illustrasjoner fra prosjekt likner de vi nå ser fra USA og Canada. En videreføring på tidlig 2000-tall var TRAST-prosjektet (Boverket, SKL, Vägverket og Banverket 2005). Formålet var å veilede planleggere og politikere i å utvikle og forankre transportstrategier for en attraktiv by tilpasset lokale forhold samt gi faktaunderlag og eksempler på konkrete tiltak. I Norge har arbeid med blant annet miljøgateprosjekter (Statens vegvesen 2014, Statens vegvesen 2003), [shared space](#)-prosjekter og Oslostandard for sykkel flere likhetstegn med Complete Streets.

Det som skiller Complete Streets fra norske tilnærminger er først og fremst en utvidet tilnærming som både kan brukes i overordnet planlegging og i enkeltprosjekter. Gjennom å samle dette i et felles konsept som igjen er konkretisert i ulike veiledere for gateplanlegging sikres en mer samordnet gjennomføring av enkeltprosjekt. Et slikt konsept og et opplegg for helhetlig gateplanlegging mangler i norske byer og det blir i stor grad opp til det enkelte prosjekt hvordan samspeilet mellom transport og byutvikling skal håndteres.

11 Referanser

Boverket, SKL, Vägverket, Banverket. 2005

Trafik för en Attraktiv stad. TRAST. Exempelbok. ISBN 91-7164-101-7.

City of Toronto. 2017 Toronto Complete Streets Guidelines. Hentet fra:

<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/enhancing-our-streets-and-public-realm/complete-streets/complete-streets-guidelines/>

City of Toronto. 2018 King Street Transit Pilot: September & October Update. Hentet fra:

https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2018/12/8c16-TS_King-Street-Dashboard-Oct-Sep-t-Update.pdf

Complete Streets for Canada. 2020 Where are Complete Streets? Hentet fra:

<https://www.completestreetsforcanada.ca/locations/>

Delbosc, A., m. fl. 2018 American Complete Streets and Australian SmartRoads: What Can We Learn from Each Other? Transportation Research Record 1-11. Hentet fra

<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0361198118777379>

Fuglseth, B. B. og Løvstad, L. 2019 Complete Streets - Konsept for helhetlig gateplanlegging. Statens vegvesens rapporter 203. Statens vegvesen: Oslo. Hentet fra

<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2617067/Complete%20streets%20SVV%20rapport%20203.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Laplante, J., m. fl. 2008 Complete Streets: We Can Get There from Here. Institute of Transportation Engineers (ITE) Journal. 78.

National Complete Streets Coalition. 2018 The Elements of a Complete Streets Policy. Washington: Smart Growth America

Smart Growth America. 2018 National Complete Streets Coalition. Policy Atlas. 2018. Hentet fra:

https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/12/Complete_Streets_Policies_in_the_United_States_2006_2018.pdf

Smith L. N. m. fl. 2016 Complete Street Transformations in the Greater Golden Horseshoe Region. Toronto: Clean Air Partnership. Hentet fra:

https://www.completestreetsforcanada.ca/wp-content/uploads/2019/01/CompleteStreetTransformations_web-1.pdf

Stockholms stadsbyggnadskontor, gatu- och fastighetskontor, 1994

Gatuvisioner. Ideer för en grön och levande stad. ISBN 91- 88272-11-7.

Statens vegvesen. 2014

Fra riksveg til gate : erfaringer fra 16 miljøgater. UTB-rapport; 2003/06. Statens vegvesen: Oslo. Hentet fra:

<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2499270/Fra%20riksveg%20til%20gate%20utb%202003-06.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Statens vegvesen. 2014

Miljøgate 2014: En statusrapport. Statens vegvesens rapporter 34. Statens vegvesen: Oslo.

Hentet fra:

https://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Publikasjoner/Statens+vegvesens+rapporter/_attachment/792377